

# CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO

**Studio n. 293**

## **Gli spazi a parcheggio nella legge 6 agosto 1967, n. 765**

*Approvato dal Consiglio Nazionale del Notariato il 14 settembre 1990*

### **1. Premessa.**

Nel nostro ordinamento gli spazi destinati a parcheggio privato possono dividersi in tre categorie:

- a) parcheggi c.d. "liberi";
- b) parcheggi ai sensi della l. 6 agosto 1967 n. 765 (legge "ponte");
- c) parcheggi ai sensi della l. 24 marzo 1989 n. 122 (legge Tognoli).

a) I parcheggi liberi sono costituiti da quelle aree che vengono destinate a parcheggio indipendentemente da un obbligo di legge.

Possono consistere in aree destinate al servizio di edifici la cui licenza di costruzione sia stata rilasciata in data anteriore all'1 settembre 1967, ovvero di edifici preesistenti ristrutturati successivamente a quella data, essendo pacifico che l'obbligo di destinazione a parcheggio riguarda soltanto le nuove costruzioni e non anche le ristrutturazioni. Rientrano in queste categorie anche tutte le aree destinate a parcheggio oltre gli standards previsti dalla legge.

I parcheggi liberi non sono pertanto soggetti ad alcun vincolo e sono liberamente alienabili, al pari di qualsiasi bene di proprietà privata.

b) I parcheggi previsti dalla legge "ponte" sono costituiti da quegli spazi che devono essere necessariamente destinati a parcheggio per gli edifici la cui licenza di costruzione sia stata rilasciata dopo l'1 settembre 1967, data di entrata in vigore della l. 6 agosto 1967 n. 765, che all'art. 18 ha aggiunto l'articolo 41 *sexies* alla l. 17 agosto 1942 n. 1150.

A questi spazi ed in particolare al problema della loro alienabilità e della titolarità del diritto di uso, è dedicato il presente studio.

c) I parcheggi ai sensi della legge Tognoli, sono quelli che i proprietari di edifici già costruiti possono realizzare per destinarli al servizio delle singole unità immobiliari. Essi sono affetti da un vincolo inderogabile di destinazione e non possono essere alienati separatamente dall'unità immobiliare al cui servizio sono inderogabilmente destinati.

Sono questi, quindi, gli spazi a parcheggio meno "disponibili" per la contrattazione privata.

## **2. La legge 6 agosto 1967, n. 765.**

Il complesso quadro normativo sopra delineato, nel quale il notaio è chiamato ad operare, in particolare per gli spazi disciplinati dalla legge "ponte" rende necessaria una riflessione sul contenuto e la portata della loro disciplina, anche alla luce della nota sentenza del 18 luglio 1989 n. 3363, nella quale le SS.UU. della Cassazione hanno affermato i seguenti principi relativi alla utilizzazione e alla circolazione di tali spazi e che incidono sull'attività notarile:

- la libera alienabilità del diritto di proprietà, indipendentemente dalla titolarità del diritto di utilizzazione;
- l'assoluta immodificabilità del vincolo di destinazione;
- il diritto esclusivo di utilizzazione da parte di coloro che (proprietari o inquilini) dimorano abitualmente nell'edificio di cui gli spazi costituiscono pertinenze.

Il Consiglio Nazionale del Notariato condivide senza riserve i primi due principi, ma non il terzo per le argomentazioni che seguono.

La legge "ponte" ha prescritto che "nelle nuove costruzioni ed anche nelle aree di pertinenza delle costruzioni stesse, debbono essere riservati appositi spazi di parcheggio in misura non inferiore ad un metro quadrato per ogni venti metri cubi di costruzione" **(1)**, rapporto successivamente aumentato ad un metro quadrato di parcheggio per ogni dieci metri cubi di costruzione **(2)**.

Tale vincolo sussiste, ovviamente, solo quando la costruzione sia stata effettuata in forza di licenza rilasciata dopo l'entrata in vigore della legge "ponte" e non riguarda i fabbricati costruiti in forza di licenza rilasciata prima **(3)**. Nelle "nuove costruzioni" si ricomprendono quindi le ricostruzioni, ma non gli ampliamenti, le sopraelevazioni e le ristrutturazioni, né le costruzioni eseguite in virtù di proroghe o varianti di licenze anteriori **(4)**.

Per "spazi per parcheggi" devono intendersi gli spazi necessari tanto alla sosta, quanto alla manovra ed all'accesso dei veicoli **(5)**. Peraltro, nulla stabilendo la norma in ordine alla loro localizzazione, la prescrizione può essere soddisfatta sia mettendo a disposizione meri spazi esterni all'edificio, sia ricavando autorimesse collettive o individuali **(6)** nel sottosuolo o nei locali al piano terreno dell'edificio **(7)**, sia promiscuamente e in aree che non formino parte del lotto edificato **(8)**.

La *ratio* della norma va ricercata nell'esigenza di ridurre, nei centri abitati, l'ingombro delle vie pubbliche causato da sosta, parcheggio o manovre di veicoli in corrispondenza degli edifici **(9)** ed applicandosi a tutti gli edifici, sia in presenza che in assenza di strumenti urbanistici **(10)**, che possono prevedere misure maggiori, ma non inferiori a quelle fissate dal legislatore **(11)**.

La disposizione in esame costituisce, secondo una parte della dottrina e della giurisprudenza, anzitutto una "norma di azione", rivolta alla pubblica amministrazione, con la conseguenza che la destinazione degli spazi a parcheggi è condizione per il rilascio della licenza o della concessione ad edificare, a pena di illegittimità del provvedimento **(12)**. Ma, secondo una giurisprudenza autorevole, la disposizione in esame costituirebbe altresì "norma di relazione", diretta a regolamentare anche i rapporti tra i privati **(13)**, sui quali il vincolo a parcheggio, di natura pubblicistica, inciderebbe in misura gravemente limitativa **(14)**.

La Corte di Cassazione in particolare nella nota sentenza a SS.UU. del 18 luglio 1989 n. 3363, oltre ad affermare i principi, ampiamente condivisi, della alienabilità del diritto di proprietà dell'area separatamente dall'edificio e della immodificabilità del vincolo di destinazione, ha anche affermato che gli spazi riservati a parcheggio *ex lege* "ponte" devono essere necessariamente utilizzati dai proprietari o dagli inquilini degli appartamenti dell'edificio cui ineriscono, in quanto la loro funzione consiste nel consentire il parcheggio a coloro i quali vi dimorano abitualmente (funzione che resterebbe frustrata qualora venissero utilizzati da terzi). In altre parole, il vincolo di destinazione a parcheggio crea un collegamento soggettivo inderogabile tra gli utilizzatori della costruzione e quelli dello spazio che vi accede, vincolo che si sostanzia in un rapporto di natura reale, probabilmente riconducibile nell'ambito dei limiti legali alla proprietà posti nell'interesse pubblico. Ne consegue che sotto il profilo oggettivo, lo spazio è destinato quale pertinenza a servizio della costruzione e, sotto il profilo soggettivo, solo chi può legittimamente utilizzare la costruzione può altrettanto legittimamente utilizzare lo spazio a parcheggio. Pertanto il proprietario dello spazio che non sia anche proprietario della costruzione, deve sopportarne l'uso da parte di quest'ultimo o di chi, comunque sia titolare di altro diritto sull'edificio (inquilino) **(15)**, escludendosi in ogni caso (e la Cassazione è stata molto chiara su questo punto) qualsiasi servitù o altro vincolo che trasformi l'area a parcheggio pubblico.

Secondo altri la norma in esame pone soltanto un vincolo oggettivo di destinazione a parcheggio delle aree, di cui non indica gli utilizzatori. Trattasi quindi non di una norma attributiva di diritti a determinati soggetti, ma prescrittiva di un vincolo di scopo, che non determina la nullità dei negozi dispositivi, ma la illiceità di una funzione diversa da quella stabilita dalla legge **(16)**.

A favore di questa seconda opinione militano sia la lettera, che la ratio della norma:

- quanto alla lettera, si limita a stabilire che "Nelle nuove costruzioni ed anche nelle aree di pertinenza delle costruzioni stesse, debbono essere riservati appositi spazi per parcheggi", senza precisare che "devono essere riservati a favore dell'edificio";

- quanto alla *ratio*, se è quella di alleggerire il traffico veicolare delle strade urbane, è evidente che è meglio soddisfatta consentendo a chiunque l'uso delle zone a parcheggio piuttosto che riservarlo ai soli abitanti dell'edificio. E' infatti indifferente, ai fini della pianificazione urbanistica, che l'ingombro delle strade sia causato dai condomini di un

fabbricato piuttosto che di un altro, ciò che interesse è che le auto in sosta non aumentino di numero **(17)**. Inoltre, ammettendo un uso esclusivo a favore di un edificio, ben può verificarsi che qualche abitante dello stesso sia sfornito di autoveicolo e, quindi, il relativo spazio rimanga inutilizzato **(18)**.

La verità è che la norma, lungi dal voler porre un diritto soggettivo a favore di alcuno, vuol semplicemente definire uno standard urbanistico per regolamentare l'attività di costruzione, stabilendo quanta parte della costruzione o dell'area ad essa pertinente deve essere destinata a parcheggio. Ciò è confermato dal raffronto con l'art. 41-*quinquies* della l. 17 agosto 1942 n. 1150, che pone il principio che in tutti i Comuni, nella formazione o revisione degli strumenti urbanistici, devono essere osservati limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza tra fabbricati, nonché rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti industriali e produttivi e spazi pubblici riservati alle attività collettive, ovvero a verde pubblico o parcheggi. Ne consegue che i Piani Regolatori dovranno prevedere spazi per parcheggi pubblici, che si aggiungono a quelli privati previsti per ciascun edificio. Pertanto, la norma esplica la sua azione essenzialmente nel momento del rilascio della concessione, in quanto il progetto può essere approvato solo se risultino osservati tutti gli *standards*.

Venendo alla l. 28 febbraio 1985 n. 47, l'art. 26, quinto comma espressamente qualifica gli spazi a parcheggio in oggetto come pertinenze delle costruzioni, ai sensi degli artt., 817, 818 e 819 del codice civile **(19)**. Questa disposizione, come si rileva dai lavori preparatori, fu introdotta per risolvere normativamente il contrasto giurisprudenziale della disciplina degli spazi in oggetto **(20)**, più volte segnalato anche da questo Consiglio, riconoscendo loro il regime giuridico proprio delle pertinenze, compresa la possibilità di una circolazione separata rispetto al bene al quale ineriscono. Gli spazi a parcheggio, quindi, al pari di ogni altra pertinenza civilistica, pur conservando la propria individualità e autonomia sono posti a servizio dell'edificio cui accedono al fine di renderne possibile una migliore utilizzazione. Siamo quindi in presenza di una sorta di "pertinenze *ex lege*", che hanno la loro origine non in un atto di destinazione del proprietario, ma nella volontà stessa del legislatore **(21)**. Ne consegue che nel silenzio del titolo gli spazi a parcheggio si trasferiscono *ex lege* unitamente alla porzione di fabbricato cui accedono. E secondo la stessa dottrina **(22)**, salvo diversa disposizione del titolo, gli spazi a parcheggio a servizio di un edificio condominiale, rientrano addirittura tra le cose condominiali ai sensi dell'art. 1117 c.c.

Tali pertinenze, però, al fine di rispondere all'interesse pubblico alla più razionale pianificazione e alla maggiore vivibilità dei centri urbani, sono affette anche da un vincolo di destinazione di carattere pubblicistico, che le rende urbanisticamente inscindibili rispetto all'edificio principale, nel senso di non poter mai essere destinate ad altro uso ovvero a servizio di un altro edificio ai fini del rilascio della concessione ad edificare. Ciò non comporta però, in alcun modo, la necessità dell'appartenenza allo stesso proprietario, ovvero la loro utilizzazione esclusivamente da parte dei condomini.

Trattasi, quindi, di un vincolo di destinazione oggettivo che i privati non possono rimuovere in quanto di natura pubblicistica e come tale prevalente sulla loro autonomia contrattuale, che può dispiegarsi fino a quando non vanifichi, anche soltanto di fatto, lo scopo che sottende al vincolo. Non vi è quindi incompatibilità tra il regime pubblicistico del vincolo urbanistico e quello privatistico della pertinenza, in quanto il primo comprime, ma non annulla il secondo! E l'art. 26, quinto comma, della l. 28 febbraio 1985, n. 47, richiamando per gli spazi a parcheggio previsti dalla legge ponte, il regime delle pertinenze contenuto negli articoli 817, 818 e 819 del codice civile, ha inequivocabilmente confermato, anche per tali spazi, detta compatibilità, dando ragione alla tesi di chi ritiene che le vicende attinenti alla proprietà del bene e alla titolarità del diritto di utilizzazione non incidono sulla stabilità del vincolo oggettivo di destinazione a parcheggio; né tanto meno sulla sua permanente rispondenza all'interesse della collettività e che i centri urbani siano dotati di aree a parcheggio in quantità sempre più adeguata alle esigenze del traffico veicolare **(23)**.

Tale assunto trova oggi un ancor più inequivoco sostegno normativo nell'art. 8 della l. 24 marzo 1989 n. 122 (legge Tognoli) **(24)** che, a differenza della legge "ponte", identifica espressamente nei proprietari delle unità immobiliari a favore delle quali si vogliono costruire i parcheggi beneficiari della disposizione **(25)**.

Inoltre, il legislatore ha sentito la necessità di stabilire espressamente il divieto di cessione separata, sanzionando con la nullità gli atti che la comportino. Ora, se il divieto di circolazione separata e la nullità degli atti fossero stati una conseguenza necessaria del vincolo di destinazione, da qualsiasi legge imposto alle aree a servizio dell'edificio, non sarebbe stato necessario riaffermarlo con la legge Tognoli **(26)**. Piuttosto tale riaffermazione fa ricavare, a contrario, che le zone destinate a parcheggio ai sensi di altre leggi, sono cedibili liberamente e senza limiti soggettivi in ordine al loro uso, salvo che non sia di volta in volta diversamente previsto.

Né si può sostenere che la legge Tognoli non abbia tenuto presente le aree a parcheggio previste dalla legge "ponte", perché nell'art. 2 è stato aumentato il rapporto tra cubatura dell'edificio e superficie a parcheggio previsto appunto da tale legge: se il legislatore, conscio delle non sopite controversie interpretative, avesse voluto pronunciarsi definitivamente nel senso della incommerciabilità e/o della non utilizzabilità degli spazi a parcheggio da parte di soggetti estranei all'edificio, avrebbe colto l'occasione proprio della legge Tognoli per estendere il divieto posto per i parcheggi da essa previsti a tutti i parcheggi obbligatori. Il che non ha fatto!

Le conclusioni cui siamo testé pervenuti in ordine alla "oggettività" del vincolo di destinazione *ex lege* "ponte" degli spazi a parcheggio, non coincidono, come abbiamo visto, con l'orientamento manifestato dal Supremo Collegio che, tra l'altro, in alcune particolari ipotesi di concreto assetto di tali spazi, comporta conseguenze che il legislatore non può aver voluto.

E così, mentre è certo che nessun problema comportano sia l'uso comune e indifferenziato degli spazi da parte di tutti i condomini (le cui modalità possono essere anche disciplinate nel regolamento di condominio) **(27)**, sia l'attribuzione esclusiva dell'uso di distinte porzioni di spazi per parcheggio ai diversi condomini, sia la coesistenza, anch'essa legittima, di spazi esclusivi e spazi ad uso comune, problemi non lievi sorgono, invece, nel caso di spazi per parcheggio realizzati nei limiti dello standard, ma in eccedenza rispetto alle unità abitative (che non potrebbero comunque essere utilizzati da terzi estranei al condominio) **(28)** o in numero inferiore alle unità abitative **(29)** (che lascerebbe qualche condomino privo di parcheggio).

Infatti, la più volte citata sentenza delle SS.UU., sembrerebbe non ammettere qualsiasi assetto che escluda anche un solo condomino dal loro uso **(30)**.

E ciò, evidentemente, sottovalutando il criterio scelto dal legislatore per la determinazione quantitativa degli spazi per parcheggio, individuato in un rapporto tra metri quadrati di parcheggio e metri cubi di costruzione, senza alcun riferimento al numero ed alla configurazione delle singole unità immobiliari in cui può essere suddivisa la costruzione stessa. Ora, indipendentemente da qualsiasi giudizio sulla razionalità di un tale criterio, è chiaro che esso costituisce in ogni caso un indice della non necessarietà dell'abbinamento: singola unità immobiliare - area di parcheggio. Infatti, se il legislatore avesse voluto disporre, inderogabilmente che ad ogni appartamento - o altra unità immobiliare - fosse sempre abbinato l'uso di almeno un posto auto, avrebbe scelto un diverso criterio di determinazione, non legato unicamente al volume dell'intera costruzione.

E così, non lievi problemi possono sorgere nella ipotesi di spazi a parcheggio eccedenti il limite dello standard, in ordine alla utilizzabilità da parte di estranei al condominio **(31)** degli spazi eccedenti qualora, in base alla concessione edilizia, siano compresi indistintamente in una più ampia zona destinata a parcheggio.

### **3. Le sanzioni.**

La normativa urbanistica, tutte le volte in cui ha profilato la nullità degli atti, lo ha fatto con previsioni esplicite **(32)**: la prima forma di nullità negoziale venne, infatti, introdotta dalle legge "ponte" per gli atti di compravendita di terreni abusivamente lottizzati carenti della dichiarazione di scienza dell'acquirente, che venne ripresa dieci anni dopo dalla l. 28 gennaio 1977 n. 10 (legge Bucalossi) per gli atti aventi ad oggetto edifici abusivamente costruiti, privi dell'analoga dichiarazione. La l. 28 febbraio 1985 n. 47 ha previsto poi le ben note ipotesi di nullità per gli atti nei quali vengano omesse determinate dichiarazioni o allegazioni relative alla situazione urbanistica del bene.

La legge "ponte" nessuna sanzione espressa, sul piano civilistico, ha previsto invece per gli atti che in qualche modo violino le prescrizioni in materia di spazi a parcheggio e se si ritiene, come noi riteniamo, che essa si limita a porre degli *standards* urbanistici, appare

obiettivamente una forzatura farne scaturire forme di nullità virtuale. D'altro canto, la stessa Suprema Corte, nella più volte citata sentenza, ha sottolineato una sorta di "incompatibilità tra nullità totale del contratto e finalità del vincolo", affermando il principio che la eventuale nullità della singola clausola contrattuale in contrasto con la normativa in oggetto, è sanzionata con la sua automatica sostituzione - ai sensi dell'art. 1419 co. 2 c.c. - con la disciplina legale, indipendentemente dall'importanza o essenzialità che la clausola stessa abbia nella stipulazione del contratto.

Da quanto sopra emerge che i casi di nullità totale dell'atto sono limitati alle ipotesi, non certo frequenti, di contratto che per sua intrinseca natura non consente in alcun modo l'utilizzazione degli spazi secondo la destinazione legale (si pensi, ad esempio, ad una costituzione di diritto di uso sugli spazi per una destinazione diversa dal parcheggio o, per chi condivide l'orientamento della Cassazione, esclusivamente a favore di soggetti estranei al condominio); si avrebbe invece soltanto nullità della clausola (sostitutiva dalla disciplina legale ex art. 1419, co. 2) qualora il venditore, indipendentemente dalla riserva della proprietà dello spazio (in sé legittima anche per il Supremo Collegio) riservi per sé o per terzi anche la facoltà di adibirlo ad uso diverso, quale deposito di materiali o altro. Qualora invece nell'atto non vi sia menzione dell'esistenza, della situazione giuridica e/o del trasferimento dell'area o del box, si può ritenere - come già rilevato (vedi sopra pp. 108-110) - che si trasferiscano *ex lege* unitamente all'unità immobiliare, in proprietà esclusiva se risulti comunque *aliunde* un vincolo pertinenziale specifico ovvero quale parte condominiale ex art. 1117 c.c., con conseguente uso comune.

L'aver così circoscritto i casi di nullità non esclude, ovviamente, che una vendita o un qualsiasi altro atto che provochi una diversa attribuzione della proprietà del fabbricato e degli spazi per parcheggio, possa andare incontro ad altre forme di invalidità, quali l'annullamento per errore sulla qualità dell'oggetto del contratto (art. 1429 n.2), ovvero la risoluzione per mancanza delle qualità promesse (artt. 1497 c.c.)

Sarà pertanto opportuno e professionalmente corretto che il notaio richiami sempre l'attenzione delle parti sulla eventuale esistenza del vincolo di destinazione e sulle sue conseguenze, invitandole ad effettuare, magari con l'ausilio di tecnici esperti, tutti gli opportuni accertamenti. Naturalmente la possibilità di una corretta valutazione della situazione giuridica del bene passa necessariamente attraverso la possibilità di una sicura individuazione sia dell'esistenza del rapporto tra il fabbricato e lo spazio adibito a parcheggio che vi accede sia, nell'ambito di questo, delle aree "libere" e di quelle vincolate *ex lege* "ponte". E per questa individuazione occorrerà innanzitutto fare riferimento alla concessione (o licenza) ed i relativi elaborati, in modo tale da pervenire, per quanto possibile, alla determinazione degli spazi, tenendo presente che, nel computo dello standard, la prassi "amministrativa" tende a comprendere in modo indifferenziato spazi scoperti e coperti e perfino box e vani chiusi, come nel caso esaminato dalle SS.UU. **(33)**. Peraltro concessioni ed elaborati grafici, già non sempre reperibili né di facile lettura anche per tecnici esperti, non consentiranno ugualmente,

in molti casi, di risolvere il problema, soprattutto allorché l'area destinata a parcheggio non abbia costituito oggetto di atto di asservimento a favore del Comune, regolarmente trascritto e contenente l'individuazione grafica dell'area.

Il Consiglio Nazionale del Notariato non può, quindi, a conclusione di queste note, non esprimere il suo vivo auspicio a che il legislatore riesamini e risolva, con la massima tempestività, la delicata problematica connessa alla necessità della messa a punto una volta per tutte di una forma di pubblicità sicura ed affidabile di tutti quegli atti amministrativi o comunque ad essi connessi, che incidono sulla circolazione immobiliare.

*Giancarlo Laurini - Luigi Malaguti – Giovanni Santarcangelo*

- 
- (1) Art. 18, 1, 6 agosto 1967, n. 765, che ha aggiunto l'articolo 41-*sexies* alla legge urbanistica 17 agosto 1942 n. 1150.
- (2) L'art. 2 della l. 24 marzo 1989, n. 122, ha sostituito l'art. 41-*sexies* della l. 17 agosto 1942, n. 1150, con il seguente: "Art. 41-*sexies* - Nelle nuove costruzioni ed anche nelle aree di pertinenza delle costruzioni stesse, debbono essere riservati appositi spazi per parcheggi in misura non inferiore ad un metro quadrato per ogni dieci metri cubi di costruzione".
- (3) Cons. di Stato 3 gennaio 1984, in *Riv. giur. edil.*, 1984, I, 542.
- (4) Circolare Ministero LL.PP. del 28 ottobre 1968, n. 3210.
- (5) Circolare Ministeriale n. 3210/68, cit.
- (6) Circolare Ministeriale n. 3210/68, cit.
- (7) Cass., 20 marzo 1989, n. 1390, inedita.
- (8) Cons. Stato, 8 marzo 1974, n. 220, in *Cons. Stato*, 1974, I, 435; Cons. Stato, 14 marzo 1972, n. 172, in *Cons. Stato*, 1972, 398.
- (9) Cass., 17 dicembre 1984, n. 6600, in *Riv. not.*, 1985, 173.
- (10) Circolare Ministeriale n. 3210/68, cit.
- (11) Circolare Ministeriale n. 3210/68, cit.
- (12) Per tutti, vedi Cons. Stato, 6 luglio 1973, n. 605, in *Cons. Stato*, 1973, I, 1066; Cass. 3 gennaio 1984, n. 1, in *Rep. Foro it.* 1984, voce *Edilizia urbanistica*, n. 295; Cass., 7 agosto 1981, n. 4890 e Cass. 18 dicembre 1981, n. 6714, entrambe in *Riv. not.*, 1981, II, 1123; Cass., 2 gennaio 1982, n. 483, in *Foro it.*, 1982, I, 1049.
- (13) Cass. 16 novembre 1978, n. 5300, in *Foro it.*, 1979, I, 1520; Cass. 24 aprile 1981, n. 2452, in *Riv. not.*, 1981, II, 1122; Cass., 15 ottobre 1982, n. 5344, in *Riv. not.*, 1982, II, 1089; Cass. 9 maggio 1983, n. 3179, in *Foro it.*, 1983, I, 1581.

Questo indirizzo è stato ribadito dalle tre sentenze della Cassazione nn. 6600/6601/6602 del 1984 (per tutte, vedi Cass., 17 dicembre 1984, n. 6600, in *Riv. not.*, 1985, II, 151, in quanto la motivazione delle tre sentenze è identica), cui ha fatto eco Cass., Sez. Unite, 18 luglio 1989, n. 3363, in *Riv. not.*, 1989, 711, la quale ha negato ogni carattere interpretativo alla disposizione dell'art. 26, quinto comma, della legge 28 febbraio 1985, n. 47.

- (14) In un primo tempo, la giurisprudenza ha sostenuto che la titolarità e l'uso degli spazi a parcheggio rimane nella disponibilità delle parti (Cass., 16 dicembre 1978 n. 5300, in *Foro it.* 1979, I, 1520; Cass. 24 aprile 1981 n. 2452, in *Riv. not.*, 1981, 1122; Cass., 9 maggio 1983, n. 3179, in *Foro it.*, 1983, I, 1581). Successivamente si è decisamente orientata nel sostenere che la legge crea un collegamento diretto ed inscindibile tra la proprietà dell'edificio e l'area ad essa asservita (Cass., 7 agosto 1981, n. 4890, e 18 dicembre

- 1981, n. 6714, in *Riv. not.*, 1981, 1123): il vincolo a parcheggio e` posto da una norma imperativa inderogabile nei rapporti di diritto privato, come tale qualificata dall'interesse pubblicistico tutelato. L'art. 26 della l. 28 febbraio 1985 n. 47 ha stabilito che gli spazi riservati a parcheggio costituiscono pertinenze. Coordinando tale norma con quella in esame, la Cassazione ha riconosciuto all'art. 26 "una limitata funzione interpretativa, ad esplicitazione testuale di un principio giuridico che, come quello della negoziabilità separata degli spazi, doveva ritenersi già acquisito dall'ordinamento, con l'unico limite costituito dalla permanenza del vincolo reale di destinazione che la nuova norma ha lasciato inalterato" (Cass., Sez. Unite, 18 luglio 1989, n. 3363, in *Riv. not.*, 1989, 710 cit.).
- (15) Cass., 18 dicembre 1981, n. 3370, in *Riv. not.*, 1988, 1317. Pertanto su di esse hanno il diritto di uso i proprietari degli appartamenti e anche gli inquilini (Cass., 7 agosto 1981, n. 4980 in *Giur. it.*, 1982, I, 1, c. 1078; Cass., 25 gennaio 1982, n. 483, in *Foro it.*, 1982, I, c. 1049).
- (16) IRTI, *Riserva di spazi a parcheggi nelle nuove costruzioni*, in *Giust. civ.*, 1983, II, 44.
- (17) MORELLO, *Il problema dei parcheggi al servizio dei nuovi condomini*, in *Vita not.*, 1985, I, 515.
- (18) ALIANELLO, *Le aree per parcheggi: l'art. 18 della legge del 1967, n. 765 ed autonomia contrattuale secondo la giurisprudenza*, in *Giur. it.*, 1985, I, 1, 1057.
- (19) La norma richiamata così dispone: "Gli spazi di cui all'art. 18 della l. 6 agosto 1967, n. 765, costituiscono pertinenze ai sensi e per gli effetti degli articoli 817, 818 e 819 del codice civile".
- (20) Come dimostra ampiamente D'AMICO, *Il problema delle aree a parcheggio*, nota a Cass., 29 febbraio 1988, n. 2129 e Cass., 6 maggio 1988, n. 3370, in *Riv. not.*, 1988, p. 1332.
- (21) LUMINOSO, *Spazi destinati a parcheggio, regime delle pertinenze e disciplina del condominio*, in *Riv. giur. sarda*, 1989, I, p. 71, il quale richiama le c.d. pertinenze navali e aeronautiche come significativi precedenti di pertinenze *ex lege*.
- (22) LUMINOSO, *op. cit.*, p. 75, secondo il quale le aree destinate a parcheggio vanno in pratica incluse nell'elencazione dei beni di proprietà comune contenuta nell'art. 1117 c.c., salvo che nel titolo la proprietà esclusiva non venga riservata all'originario proprietario dello stabile o venga attribuita ad una o più persone determinate, siano o meno condomini.
- (23) IRTI, *op. cit.*, p. 44.
- (24) L'art. 9 della legge recita testualmente: "I proprietari di immobili possono realizzare nel sottosuolo degli stessi ovvero nei locali siti al piano terreno degli edifici parcheggi da destinare a pertinenza delle singole unità immobiliari, anche in deroga agli strumenti urbanistici e ai regolamenti edilizi vigenti.  
I parcheggi realizzati ai sensi del presente articolo non possono essere ceduti separatamente dall'unità immobiliare alla quale sono legati dal vincolo pertinenziale. I relativi atti di cessione sono nulli":
- (25) IEVA-VASSALLI, *Spazi destinati a parcheggio: brevi riflessioni alla luce della legge Tognoli*, in *Riv. not.*, 1989, p. 373.
- (26) IEVA-VASSALLI, *op. cit.*, p. 380 e ss.
- (27) Cfr. Cass. 10 gennaio 1990, n. 9, in *Corriere giur.*, 1990, p. 455.
- (28) Qualora non si segua l'orientamento della Cassazione, e si ritenga che non soltanto la proprietà degli spazi a parcheggio, ma anche il loro uso possa spettare a terzi, nessun ostacolo vi è all'attribuzione dell'uso stesso ad estranei al condominio.
- (29) Ciò è senza dubbio tecnicamente possibile, soprattutto con riferimento allo *standard* in vigore prima della l. 24 marzo 1989 n. 122 (1 mq. di spazio per parcheggio per ogni 20 mc. di costruzione), da calcolarsi, secondo il Consiglio di Stato (8 settembre 1990 n. 743) con riferimento ai soli vani abitabili.
- (30) Nel senso della liceità di una regolamentazione convenzionale che attribuisca a qualcuno soltanto dei condomini l'uso dei parcheggi, vedi Trib. Milano 12 febbraio 1987, in *Foro it.* 1988, I, 283 e Pretura Modugno 29 maggio 1987, in *Arch. locaz.*, 1988, 159 con nota di ZERILLI.
- (31) LUMINOSO, *op. cit.*, p. 71, nota 34.
- (32) TONDO, in A. PREDIERI, *Abusivismo edilizio: condono e nuove sanzioni*, Roma 1985, p. 368.
- (33) Cfr. Cons. di Stato, 8 marzo 1974, n. 220.

*(Riproduzione riservata)*